

Srijeda, 3. srpnja 2013.

15. duboko žali što je postupak koji je doveo do dogovora o VFO-u 2014. – 2020. ustvari imao učinak oduzimanja Parlamentu pravih proračunskih ovlasti koje su predviđene UFEU-om; smatra da brojni sastanci održani tijekom prošlih nekoliko godina između njegova izaslanstva i uzastopnih predsjedništava Vijeća na marginama važnih sjednica Vijeća za opće poslove te njegovo sudjelovanje na neslužbenim sastancima Vijeća koji su se bavili VFO-om nisu imali nikakvu jasnu svrhu jer nisu imali nikakav utjecaj na duh, kalendar ili sadržaj pregovora ili stajalište Vijeća, uključujući potrebu za razlikovanjem zakonodavnog od proračunskih vidova dogovora o VFO-u;

16. stoga poziva Odbor za proračune da u suradnji s Odborom za ustavna pitanja donese potrebne zaključke i predloži nov prijedlog o načinima tih pregovora kako bi se osigurala demokratska i transparentna narav cijelog proračunskog postupka;

17. Nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju prosljedi Europskom vijeću, Vijeću, Komisiji, nacionalnim vladama i parlamentima država članica te drugim zainteresiranim institucijama i tijelima.

P7_TA(2013)0314

Sigurnost cestovnog prometa

Rezolucija Europskog parlamenta od 3. srpnja 2013. o sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020. – prvi važni koraci prema strategiji o ozlijeđenima (2013/2670(RSP))

(2016/C 075/08)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju o sigurnosti u prometu na cestama u Europi od 2011. do 2020. donesenu 27. rujna 2011. ⁽¹⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. prosinca 2011. o planu za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima ⁽²⁾,
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije naslovljenu „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice za politiku o sigurnosti na cestama za razdoblje od 2011. do 2020.” (COM(2010)0389),
- uzimajući u obzir radni dokument službi Komisije naslovljen „O provedbi 6. cilja političkih smjernica Komisije o sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020. – prvi važni koraci prema strategiji o ozlijeđenima” (SWD(2013) 0094),
- uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija naslovljeno „Političke smjernice o sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020.” ⁽³⁾,
- uzimajući u obzir „Svjetsko izvješće o sprečavanju ozljeda u prometu na cestama” koje su 2004. zajednički objavile Svjetska banka i Svjetska zdravstvena organizacija,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 3. srpnja 2012. o e-Pozivu: novoj službi 112 za građane ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ SL C 56 E, 26.2.2013., str. 54.

⁽²⁾ SL C 168 E, 14.6.2013., str. 72.

⁽³⁾ SL C 166, 7.6.2011., str. 30.

⁽⁴⁾ Usvojeni tekstovi, P7_TA(2012)0274.

Srijeda, 3. srpnja 2013.

- uzimajući u obzir pitanje upućeno Komisiji o „Sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020. – prvim važnim koracima prema strategiji o ozlijeđenima” (O-000061/2013 – B7-0211/2013),
 - uzimajući u obzir članak 115. stavak 5. i članak 110. stavak 2. Poslovnika,
- A. budući da je 2011. u prometnim nesrećama u Europskoj uniji više od 30 000 ljudi poginulo i da je zabilježeno gotovo 1 500 000 ozlijeđenih (od čega više od 250 000 s teškim ozljedama);
- B. budući da na svaku nesreću sa smrtnim ishodom dolaze još četiri nesreće s trajnim invaliditetom, 40 s lakšim ozljedama i 10 s težim ozljedama;
- C. budući da se više od polovine svih teških nesreća događa u gradskim područjima i da one ponajviše uključuju pješake, motocikliste, bicikliste (što obuhvaća i korisnike električnih bicikala) i ostale ugrožene sudionike u cestovnom prometu;
- D. budući da su glavni uzroci nesreća i teških ozljeda u cestovnom prometu kvarovi na opremi, tehničke karakteristike i loše održavanje prometnica te ponašanje vozača, što uključuje i vozačke vještine; budući da je brzina izravno povezana s težinama ozljeda i da neke države članice razmatraju povećanje najveće dopuštene brzine na autocestama;
- E. budući da su prometne nesreće jedan od vodećih razloga hospitalizacije građana EU-a mlađih od 45 godina i da mnoge teške ozljede dovode do cjeloživotnih tegoba ili trajnog invaliditeta;
- F. budući da vrijeme potrebno za reakciju hitnih službi (načelo „zlatnog sata”), uključujući prvu pomoć za spašavanje života, kao i kvaliteta njege imaju veliku ulogu u preživljavanju nesreća;
- G. budući da se procjenjuje da društveno-ekonomski troškovi ozljeda u prometu na cestama za 2012. godinu iznose 2 % BDP-a odnosno oko 250 milijuna EUR ⁽¹⁾;
- H. budući da europsko djelovanje u tom smislu pokazuje pozitivne rezultate;
1. podupire inicijativu Komisije da u sigurnosti u prometu na cestama najveći prioritet imaju teške ozljede;
 2. pozdravlja činjenicu da je Komisija usvojila zajedničku definiciju teških ozljeda za cijelu Europsku uniju, te da se ta definicija temelji na općeprihvaćenoj klasifikaciji ozljeda poznatoj kao „skraćena ljestvica najtežih ozljeda” (eng. *Maximum Abbreviated Injury Scale*);
 3. poziva države članice da brzo primijene zajedničku definiciju EU-a o teškim ozljedama u prometu na cestama i da na temelju iste prikupe i dostave statističke podatke o vrsti prijevoza, što mora obuhvaćati i ugrožene sudionike u cestovnom prometu, kao i tipovima cestovne infrastrukture za 2014. godinu;
 4. potiče Komisiju da na temelju prikupljenih podataka postavi ambiciozan cilj za smanjivanje ozljeda u cestovnom prometu za 40 % tijekom razdoblja od 2014. do 2020. godine i da globalnu zamisao o „Viziji nula” zadrži kao dugoročni cilj;
 5. vjeruje da razvoj zajedničkog mehanizma za prikupljanje podataka i izvješćivanje ne bi smio biti prepreka za hitne postupke na razini EU-a u svrhu smanjenja broja teško ozlijeđenih na cestama;
 6. pozdravlja prioritete koje je Komisija postavila za razvoj globalne strategije odnosno za bavljenje problemima jačine sudara, strategijom upravljanja nesrećama, prvom pomoći i hitnim službama kao i dugoročnim postupcima rehabilitacije, te poziva na brzu provedbu tih prioriteta;

⁽¹⁾ Radni dokument službi Komisije naslovljen „O provedbi 6. cilja smjernica Komisije za politiku o sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020. prvi važni koraci prema strategiji o ozlijeđenima”.

Srijeda, 3. srpnja 2013.

Hitno smanjenje teških ozljeda na europskim cestama

7. ističe da niz postojećih zakona i mjera treba bez odgode bolje primjenjivati kako bi se smanjila jačina sudara, povećala sigurnost sudionika u cestovnom prometu i smanjio broj teških ozljeda;
8. poziva komisiju da preispita svoje zakonodavstvo o pasivnoj i aktivnoj sigurnosti vozila kako bi ga prilagodila najnovijem tehničkom napretku i kako bi poduprla primjenu u vozilo ugrađenih tehnologija za provođenje propisa;
9. poziva Komisiju da podupre razvoj sigurne i pametne cestovne infrastrukture;
10. poziva Komisiju da pruži detaljne informacije o načinu na koji su države članice prenijele Direktivu 2011/82/EU o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama;
11. potiče države članice da nastave sa svojim naporima u borbi protiv vožnje pod utjecajem alkohola i droge te u razmjeni najbolje prakse pri ocjenjivanju i rehabilitaciji počinitelja prometnih prekršaja;

Zaštita ugroženih sudionika u cestovnom prometu

12. primjećuje da pješaci i biciklisti zajedno čine 50 % svih unesrećenih u cestovnom prometu u gradskim područjima te velik dio teško ozlijeđenih;
13. podržava nadzor i daljnji razvoj tehničkih normi i politika za zaštitu najranjivijih sudionika u cestovnom prometu – starijih osoba, male djece, invalida i biciklista; kao dio usredotočenog napora za promicanje „prava ranjivih sudionika u prometu” u zakonodavstvu EU-a i prometnoj politici;
14. poziva Komisiju da dostavi pregled gradskih područja s ograničenjem brzine od 30 km/h i učincima tog ograničenja na smanjenje broja poginulih i teško ozlijeđenih;
15. poziva države da naglase važnost informativnih i obrazovnih kampanja o sigurnom korištenju bicikla i hodanju te o politikama s ciljem promicanja korištenja bicikala i hodanja budući da je sigurnost biciklista i pješaka u gradskim područjima usko povezana s učestalošću korištenja bicikla i hodanja kao načina prijevoza, po potrebi u kombinaciji s javnom i kolektivnom mobilnošću;
16. poziva Komisiju da razradi smjernice za sigurnost u cestovnom prometu u gradovima koje bi se mogle uključiti u Održive planove mobilnosti u gradovima i da razmotri povezivanje sufinanciranja projekata gradskog prijevoza koje osigurava EU s Održivim planovima mobilnosti u gradovima koji uključuju ciljeve EU-a za smanjenje poginulih i teško ozlijeđenih na cestama;

Poboljšanje službi prve i hitne pomoći

17. potiče države članice da podupru europski broj za pozive u nuždi 112 i da se pridržavaju uvjeta da centri za prijam hitnih poziva u potpunosti profunkcioniraju do 2015. te da što prije provedu kampanju za podizanje svijesti u vezi s uvođenjem tih centara;
18. pozdravlja prijedlog Komisije da do 2015. i u svim državama članicama osigura obavezno uvođenje javnog sustava e-Poziva na temelju broja 112 u sve nove homologirane automobile uz pridržavanje propisa o zaštiti podataka;
19. poziva Komisiju da razmatranjem najbolje prakse u državama članicama razmisli o uvođenju „vožnje uz pratnju” za starije maloljetnike;
20. poziva države članice da sustavno potiču tečajeve iz prve pomoći kao načina za povećanje reakcije prolaznika u slučaju nesreće koji pomažu žrtvama prije dolaska hitnih službi;

Srijeda, 3. srpnja 2013.

21. poziva države članice da ohrabre suradnju hitnih službi i konstruktora i proizvođača vozila kako bi se osigurala učinkovita intervencija i sigurnost za spasioce i ozlijeđene;
22. poziva države članice da potaknu provedbu elektroničkog zdravstvenog sustava, a posebno uporabu inteligentnih prijevoznih komunikacijskih sustava u okviru hitnih službi i njihovih vozila;

Njega nakon nesreće i dugotrajna rehabilitacija

23. potiče države članice da u svojim politikama zdravstvenog sektora istaknu važnost njege nakon nesreće i da još poboljšaju dugotrajno bolničko liječenje, njegu nakon otpuštanja iz bolnice i rehabilitaciju, uključujući i njegu ozljeda i psihološku njegu za preživjele i svjedoke prometnih nesreća tako što će, na primjer, osigurati centre za pomoć kako bi im se poboljšala kvaliteta života;
24. poziva države članice da jačaju svijest o utjecaju teških ozljeda njihovim povezivanjem s drugim mjerama koje imaju društveni utjecaj kao što su razina oštećenja, invaliditeta ili funkcionalne nesposobnosti, te da razrade obrazovne programe o sigurnosti u cestovnom prometu;

o
o o

25. daje uputu svom predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Komisiji te vladama i parlamentima država članica.

P7_TA(2013)0315

Stanje temeljnih prava: norme i prakse u Mađarskoj

Rezolucija Europskog parlamenta od 3. srpnja 2013. o stanju temeljnih prava: norme i prakse u Mađarskoj (u skladu s Rezolucijom Europskog parlamenta od 16. veljače 2012.) (2012/2130(INI))

(2016/C 075/09)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir članak 2. Ugovora o Europskoj uniji (UEU) koji utvrđuje vrijednosti na kojima se temelji Unija,
- uzimajući u obzir članke 3., 4., 6. i 7. Ugovora o Europskoj uniji (UEU), članke 49., 56., 114., 167. i 258. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), Povelju o Europske unije o temeljnim pravima i Europsku konvenciju o ljudskim pravima (EKLJP),
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 16. veljače 2012. o nedavnim političkim promjenama u Mađarskoj ⁽¹⁾ kojom daje upute Odboru za građanske slobode, pravosuđe i unutarnje poslove, u suradnji s Europskom komisijom, Vijeću Europe i Venecijanskoj komisiji, da prate provode li se i kako preporuke iz te Rezolucije i da svoje nalaze navedu u izvješću,
- uzimajući u obzir svoje Rezolucije od 10. ožujka 2011. o zakonu o medijima u Mađarskoj ⁽²⁾ i od 5. srpnja 2011. o revidiranom mađarskom ustavu ⁽³⁾,

⁽¹⁾ Usvojeni tekstovi, P7_TA(2012)0053.

⁽²⁾ SL C 199 E, 7.7.2012., str. 154.

⁽³⁾ SL C 33 E, 5.2.2013., str. 17.